



Idéskrift för systematik och säkerhetskultur för ökad trafiksäkerhet i verksamheter

Underlagsrapport

Dokumentinformation

Titel: Idéskrift för systematik och säkerhetskultur för ökad trafiksäkerhet i verksamheter: Underlagsrapport.

Projektnummer: 23732

Rapportnummer: 2024:44

Författare: Pernilla Hyllenius Mattisson, Julia Nyberg, Sara Malm

Medverkande: Hannes Engelsson, Viktor Lindqvist, Emeli Adell

Kvalitetsgranskning: Pernilla Hyllenius Mattisson

Beställare: Trafikverket

Kontaktperson: Hanna Wennberg och Fredrik Gustafsson

Dokumenthistorik

Version	Datum	Förändring	Distribution
0.1	2024-04-07	Förslag struktur	Beställare
0.3	2024-10-17	Förslag innehåll	Beställare
0.9	2024-12-20	Förslag slutversion	Beställare
1.0	2025-02-05	Slutversion	Beställare

Förord

Regeringen har i nationell plan för transportsystemet 2018–2029 uppdragit till Trafikverket att genomföra ”medborgar- och trafikantinformation för ökad trafiksäkerhet i vägtrafiken”. Insatser ska genomföras för att öka regelefterlevnaden i trafiken, som en kompletterande del av det svenska trafiksäkerhetsarbetet. Det ska även vara ett led i att öka kunskapen om och skapa acceptans och förståelse för trafiksäkerhetsåtgärder.

Trafikverket har under 2022 tagit fram stödmaterial för arbetsgivare och beställare för att genomföra insatser för ökad trafiksäkerhet i sina verksamheter. Stödmaterialiet är framtaget i samarbete med Arbetsmiljöverket och i samråd med flera branschorganisationer, och finns tillgängligt på Trafikverkets webbplats: bransch.trafikverket.se/trafiksakra-verksamheten. Underlaget till stödmaterialiet samt konkret innehåll till vägledningar och checklistor togs fram av Trivector, se Trivector Rapport 2022:136.

För att ge ytterligare stöd för hur företag och andra organisationer kan arbeta med trafiksäkerhet initierade Trafikverket tillsammans med Arbetsmiljöverket ett arbete med att även ta fram en idéskrift. Denna skrift ska ge inspiration för hur man arbeta med systematik och säkerhetskultur för ökad trafiksäkerhet i sin verksamhet.

Trivector Traffic fick i december 2023 i uppdrag att ta fram underlag till denna idéskrift. Uppdraget innebar även att ta fram förslag på struktur och innehåll för idéskriften. Uppdraget har genomförts av Pernilla Hyllenius Mattisson (uppdragsledare), Julia Nyberg, Sara Malm, Hannes Englesson, Viktor Lindqvist och Emeli Adell. Kontaktpersoner på Trafikverket har varit Hanna Wennberg och Fredrik Gustafsson, enhet Trafiksäkerhet väg Samverkan.

I arbetet med idéskriften har Arbetsmiljöverket deltagit genom Richard Wester. Samråd har hållits med en referensgrupp med representanter från Byggföretagen, Installatörsföretagen, Sveriges Kommuner och Regioner, Svenska Taxiförbundet, Sveriges Bussföretag och Sveriges Åkeriföretag, och experter genom Tor-Olav Nævestad (TØI), Christina Stave och Johanna Larsson (VTI) och Sanna Eveby (Guidance to Zero).

Lund, 2025-02-05

Innehållsförteckning

1. Inledning.....	4
1.1. Bakgrund.....	4
1.2. Syfte.....	5
1.3. Genomförande.....	6
1.4. Koppling till annat stödmaterial	6
2. Avstamp i litteraturen	8
2.1. Formell och informell säkerhetsstyrning	8
2.2. Säkerhetskultur är det som faktiskt görs	8
2.3. Formell säkerhetsstyrning genom systematiskt arbetssätt	9
2.4. Vad kännetecknar god säkerhetskultur?.....	11
2.5. Hur skapas och förändras kultur i verksamheter?.....	12
2.6. Studier om trafiksäkerhetskultur	13
3. Säkerhetstrappan som grund för idéskriften	17
3.1. Valet av säkerhetstrappan som utgångspunkt.....	17
3.2. Anpassning av säkerhetstrappan	17
3.3. Konkretisering av säkerhetstrappan	20
4. Exempel från verksamheter	21
4.1. Utgångspunkter för inventeringen	21
4.2. Tillvägagångssätt för att hitta exempel.....	21
5. Förslag på upplägg av idéskrift	26

Bilaga 1: Medverkande verksamheter

Bilaga 2: Intervjuguide

1. Inledning

1.1. Bakgrund

Regeringen har i Nationell plan för Transportsystemet 2018–2029 uppdragit till Trafikverket att genomföra ”medborgar- och trafikantinformation för ökad trafiksäkerhet i vägtrafiken”. Insatserna ska genomföras för att öka regelefterlevnaden hos trafikanter, som en kompletterande del av det svenska trafiksäkerhetsarbetet. Det ska även vara ett led i att öka kunskapen om och skapa acceptans och förståelse för trafiksäkerhetsåtgärder.

Företag, organisationer och myndigheter i Sverige behöver ta ett tydligare ledarskap för den vägtrafik som de direkt eller indirekt ansvarar för som arbetsgivare, transportutförare och transportköpare. Trafiksäkerhet är en viktig hållbarhetsaspekt, en betydande förutsättning för andra hållbarhetsmål, och därmed en angelägenhet för alla aktörer. Det gäller såväl ur ett arbetsmiljöansvar som arbetsgivare, som ur ett transportköparansvar som beställare av transporter. Dessa trafikanters användande av transportsystemet påverkar även övrig omgivande trafik.

Trafiksäkerhetsutvecklingen har varit gynnsam i Sverige. Etappmålen för trafiksäkerhet för 2020 kunde nås vad gäller dödade och allvarligt skadade i vägtrafiken (Trafikverket Publikation 2021:099). Samtidigt är det nya etappmålet för 2030 i högsta grad utmanande och innebär att trafiksäkerhetsarbetet behöver intensifieras och säkerställa att effektiva åtgärder vidtas av många olika samhällsaktörer. På nationell nivå arbetar Trafikverket systematiskt i riktning mot Nollvisionen utifrån en etablerad målstyrningsmodell.

Det krävs insatser från olika aktörer, både offentliga och privata, för att trafiksäkerhetsutvecklingen ska fortskrida i linje med intentionerna. Genom Stockholmsdeklarationen, som var resultatet av globala ministerkonferensen i trafiksäkerhet 2020 och som FN:s generalförsamling ställt sig bakom genom Resolution 74/299, pekas också en ny ”era” för trafiksäkerheten ut. Trafiksäkerheten ska gå hand i hand med andra hållbarhetsmål. De expertrekommendationer som utgjorde underlag till Stockholmsdeklarationen talar om en *sustainable development goal integration* (Trafikverket Publikation 2019:209). Initiativet innebär också en tydlig ambition att engagera privata aktörer i trafiksäkerhetsutvecklingen genom företagens hållbarhetsarbete, se till exempel punkt 14 i Stockholmsdeklarationen:

Organisationer av alla storlekar och inom alla branscher uppmanas att bidra till de globala hållbarhetsmålen genom att implementera säkra systemprinciper i hela värdekedjan och inkludera trafiksäkerhet som en del i sin hållbarhetsrapportering.

Företag, organisationer och myndigheter i Sverige behöver således ta ett tydligare ledarskap för den vägtrafik som de direkt eller indirekt ansvarar för som arbetsgivare, transportutförare

och. transportköpare. Trafiksäkerhet är en viktig hållbarhetsaspekt, en betydande förutsättning för andra hållbarhetsmål, och därmed en angelägenhet för alla aktörer. Det gäller såväl ur ett arbetsmiljöansvar som arbetsgivare, som ur ett transportköparansvar som beställare av transporter. Dessa trafikanter användande av transportsystemet påverkar även övrig omgivande trafik.

Trafikverket har under 2022 tagit fram stödmaterial för arbetsgivare, transportutförare och transportköpare arbete med insatser för ökad trafiksäkerhet i sina verksamheter. Stödmaterialiet består av vägledningar med tillhörande checklistor för följande tre områden: (1) resor i tjänsten, (2) godstransporter och (3) persontransporter. För varje område finns stöd riktad till dels arbetsgivare/utförare, dels beställare/upphandlare. Stödmaterialiet benämns *Trafiksäkra verksamheten* och finns tillgängligt på Trafikverkets webbplats.¹

Stödmaterialiet är framtaget i samarbete med Arbetsmiljöverket och i samråd med flera branschorganisationer. Sedan slutet av 2023 har Trafikverket arbetat med att sprida stödmaterialiet så att detta kommer till nytta och användning hos målgrupperna. Samtidigt ser Trafikverket också behov av ytterligare stöd hos framför allt arbetsgivare/utförare när det gäller hur man konkret kan arbeta med trafiksäkerhet i sina verksamheter, där det systematiska arbetssättet och byggandet av säkerhetskultur är viktiga ingredienser, vilket ledde till uppdraget med en idéskrift för systematik och säkerhetskultur för ökad trafiksäkerhet i verksamheter.

1.2. Syfte

Denna rapport utgör underlag till en idéskrift riktad till företag, organisationer och myndigheter vars verksamheter innebär resor i tjänsten och transporter. Syftet med idéskriften är att ge inspiration och råd för hur dessa verksamheter kan arbeta med trafiksäkerhet med fokus på systematiskt arbetssätt och säkerhetskultur vad gäller trafiksäkerhet i sina verksamheter. Inspirationsdelarna i idéskriften ska i första hand utgå från verkliga exempel på hur verksamheter i olika branscher arbetar med sin säkerhetskultur i syfte att minska verksamhetens trafiksäkerhetspåverkan.

Uppdraget är avgränsat till att beröra tjänsteresor i vägtrafiken och vägtransporter. Målgruppen för idéskriften är arbetsgivare med medarbetare som kör/reser i tjänsten eller som utför gods- och persontransporter på väg. Idéskriften rör till viss del arbetsgivarnas dialog och relation med beställaren, men har inte beställarsidan som sin målgrupp. För beställare finns annat stödmaterial att tillgå genom Trafiksäkra verksamheten.

¹ Trafiksäkra verksamheten: <https://bransch.trafikverket.se/trafiksakra-verksamheten>

1.3. Genomförande

Arbetet är upplagt i två delar. För det första görs research som innebär att ta del av tidigare framtaget stödmaterial och underlag inom Trafiksäkra verksamheten samt att sammanställa råd och rekommendationer som ges i litteraturen och att inventera exempel på hur verksamheter i olika branscher arbetar med trafiksäkerhet och säkerhetskultur. En mer detaljerad beskrivning av metodiken för att identifiera, inventera och sammanställa ”goda exempel” ges i kapitel 4. Med utgångspunkt i denna research tas förslag fram på format och upplägg för idéskriften. Den andra delen av uppdraget innebär framtagande av själva idéskriften samt att löpande samråda med beställare och referensgrupp.

Arbetet har bedrivits i nära samarbete med Trafikverkets representanter Hanna Wennberg och Fredrik Gustafsson samt med Richard Wester på Arbetsmiljöverket. Inspel har även inhämtats från bransch- och arbetsgivareorganisationer (se referensgrupp nedan) samt arbetsmiljöorganisationer (Prevent och Suntarbetsliv).

Följande branschorganisationer har deltagit i en referensgrupp för arbetet med idéskriften. Namngivna personer har deltagit vid minst ett (av tre) tillfälle och/eller via e-post getts möjlighet att komma med synpunkter och inspel till idéskriften.

- ▷ Byggföretagen: Patrik Jakobsson och Ulf Lundström
- ▷ Installatörsföretagen: Rickard Lindberg, Gudrun Andersson, Malin Birgersson och Mats Fredriksson
- ▷ Sveriges Kommuner och Regioner: Prem Huq (ersattes av Christoffer von Bothmer)
- ▷ Sveriges Bussföretag: Erik Risberg och Oscar Sundås
- ▷ Sveriges Åkeriföretag: Charlotta Nilsson, Liane Ask och Ulric Långberg
- ▷ Svenska Taxiförbundet: Pierre Cederberg och Tommy Pilarp

Därutöver har följande experter medverkat i referensgruppen: Tor-Olav Nævestad (TØI), Christina Stave och Johanna Larsson (VTI) samt Sanna Eveby (Guidance to Zero). Tor-Olav Nævestad har deltagit i ytterligare avstämningar genom att idéskriften bygger på den säkerhetstrappa som är framtagen genom forskning på Transportøkonomisk institutt (TØI).

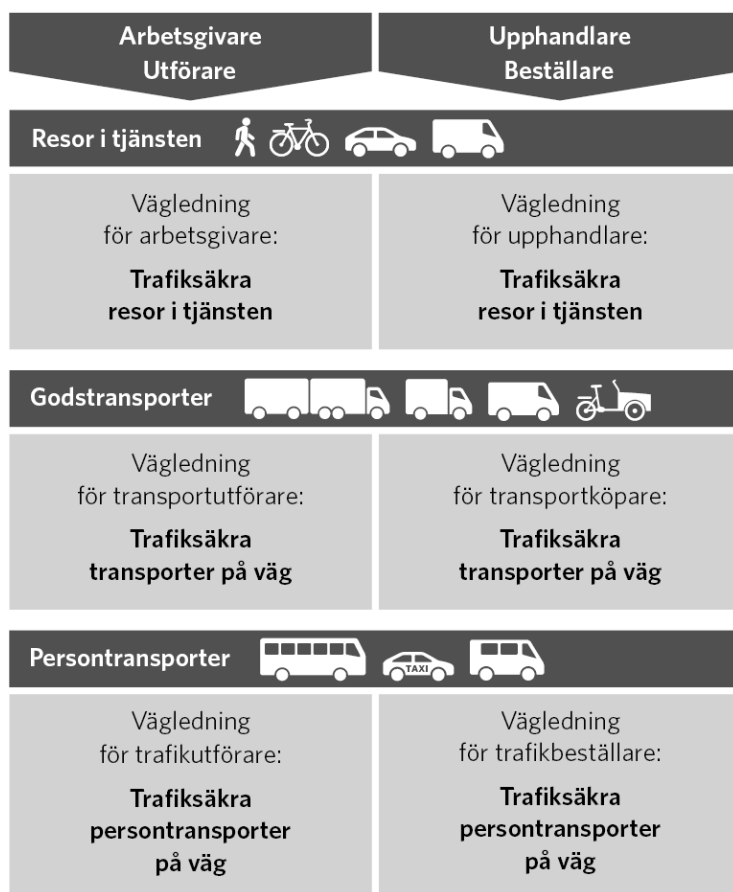
1.4. Koppling till annat stödmaterial

Idéskriften kompletterar det stödmaterial som tidigare tagits fram i form av vägledningar och checklistor i Trafikverkets arbete med *Trafiksäkra verksamheten*.² Detta stödmaterial riktar sig till verksamheter i olika branscher: dels till arbetsgivare och utförare, dels till upphandlare och beställare, se översikt i Figur 1. Vägledningarna talar om *varför* företag, organisationer och myndigheter ska arbeta för ökad trafiksäkerhet och *vad* som kan göras

² Trafiksäkra verksamheten: <https://bransch.trafikverket.se/trafiksakra-verksamheten>

för mer trafiksäkra resor och transporter när det gäller övergripande förutsättningar, fordon, förare och körsätt samt resenärerna (för persontransporter). Däremot behandlas *hur* arbetet kan bedrivas i verksamheterna mer översiktligt och ska kompletteras genom idéskriften. Målgruppen för idéskriften är arbetsgivare med medarbetare som kör/reser i tjänsten eller som utför gods- och persontransporter på väg, medan beställare inte utgör målgrupp.

Det finns även stöd och verktyg genom andra aktörer. Arbetsmiljöverket har stödmaterial om säkerhetskultur, bland ett enkätverktyg.³ Även arbetsmiljöorganisationen Prevent har stödmaterial för hur verksamheter kan arbeta med säkerhetskultur.⁴ I den underlagsrapport som togs fram i samband med föreliggande arbete med vägledning och checklistor, finns en översikt för stöd och verktyg, se Wennberg med flera, (2022b).



Figur 1. Schematisk översikt över tidigare framtaget stödmaterial för Trafiksäkra verksamheten.

³ Arbetsmiljöverket. Säkerhetskultur – ett samspel mellan människor och riskstyrning.
<https://www.av.se/arbetsmiljoarbete-och-inspektioner/arbeta-med-arbetsmiljon/sakerhetskultur---ett-samspel-mellan-manniskor-och-riskstyrning/>

⁴ Prevent. Säkerhetskultur: <https://www.prevent.se/jobba-med-arbetsmiljo/osa/sakerhetskultur/>

2. Avstamp i litteraturen

I detta avsnitt ges en sammanställning av litteratur som rör säkerhetskultur och systematiskt arbete för ökad trafiksäkerhet. Definition ges för vad som menas med formell säkerhetsstyrning respektive informell säkerhetskultur. En sammanställning görs av vad som kännetecknar god säkerhetskultur med fokus på trafiksäkerhet, och hur en verksamhet kan stärka sin säkerhetskultur, enligt tidigare forskning. Det utgör underlag för fortsatt arbete med en idéskrift för Trafiksäkra verksamheten.

2.1. Formell och informell säkerhetsstyrning

Det finns olika sätt för en verksamhet att arbeta för systematik och säkerhetskultur för ökad trafiksäkerhet i sin verksamhet. Det finns både formella och informella delar i hur en verksamhet kan arbeta för ökad säkerhet:

- ▷ De formella delarna består av säkerhetsstyrning och säkerhetsstrukturer, exempelvis genom det systematiska arbetsmiljöarbetet eller ett säkerhetsstyrningssystem i linje med ISO 39001 eller annan certifieringsstandard.
- ▷ De informella delarna i säkerhetstyrningen (säkerhetskulturen) däremot är verksamhetens gemensamma sätt att tänka, tolka och agera som har stor betydelse för hur arbete utförs.

Man kan säga att de formella delarna är det verksamheterna *säger att de ska göra* i sina formella processer och arbetssätt medan det informella är det som verksamheterna och medarbetarna *faktiskt gör* i det dagliga arbetet.

2.2. Säkerhetskultur är det som faktiskt görs

Säkerhetskultur beskrivs av Arbetsmiljöverket som de gemensamma attityder, värderingar och uppfattningar som chefer och anställda har om förhållandet till säkerhet och arbetsmiljö.⁵ En annan beskrivning ges av Ritcher och Koch (2004); de beskriver säkerhetskultur som en gemensam och inlärd mening, erfarenhet och tolkning av arbete och säkerhet – delvis symboliskt uttryckt – som vägleder människors handlingar gentemot risk, olyckor och prevention. Därmed utgör säkerhetskulturen verksamhetens gemensamma sätt att tänka, tolka och agera och har stor betydelse för hur arbete utförs. *Trafiksäkerhetskultur* specifikt,

⁵ Arbetsmiljöverket. Säkerhetskultur – ett samspel mellan människor och riskstyrning.
<https://www.av.se/arbetsmiljoarbete-och-inspektioner/arbeta-med-arbetsmiljon/sakerhetskultur---ett-samspel-mellan-manniskor-och-riskstyrning>

utgör således gemensamma attityder, värderingar och uppfattningar i förhållande till just säkerhet i trafiken.

Man kan säga att säkerhetskultur är den *informella delen* av trafiksäkerhetsarbetet. Hit räknas det som chefer och medarbetare gör i sitt dagliga arbete, som är relaterat till trafiksäkerhet. Säkerhetskulturen märks genom vad ledning och chefer pratar om och följer upp, rutiner som följs, beteenden som mäts, planering som görs och genom ett fungerande och levande systematiskt arbete. Det kan vara samma sak som står nedskrivet i checklistor, instruktioner, rutiner, säkerhetsstyrningssystem och liknande, eller så finns det skillnader.

Oavsett om verksamheten arbetar med säkerhetskulturen eller inte, finns det en kultur för säkerheten på arbetsplatsen. Den är en del av den övergripande organisationskulturen, som utgörs av egenskaper och beteenden hos organisationen som helhet, snarare än hos individerna inom organisationen. Kulturen kan formas och påverkas genom ledningens och medarbetarnas agerande och insatser. Ledningens engagemang för trafiksäkerhet är en förutsättning för att trafiksäkerhetsfrågan ska genomsyra verksamheten och bli en del av säkerhetskulturen.

Begreppet säkerhetskultur bygger på kunskap om *organisationskultur*. För organisationer är säkerhetskultur ofta en del i den övergripande organisationskulturen där det även finns kultur kopplat till exempelvis hållbarhet, etik och socialt ansvarstagande, arbetsmiljö och jämställdhet.

2.3. Formell säkerhetsstyrning genom systematiskt arbetssätt

Utöver en stark säkerhetskultur behövs också den formella delen av säkerhetsarbetet: ett systematiskt arbetssätt för att stärka trafiksäkerheten. En organisation behöver bestämma att man ska arbeta med trafiksäkerhet, men också hur man ska göra det. Ett framgångsrikt arbete med trafiksäkra resor och transporter bygger på systematik och ständiga förbättringar med utgångspunkt i policy, riktlinjer och handlingsplaner. För att kunna följa upp hur verksamheten presterar och vilka framsteg som görs behövs nyckeltal som mäts regelbundet. Det kan handla om att följa upp till exempel hastighetsefterlevnad, bältesanvändning och olyckor/skador, och att arbeta med ständiga förbättringar.

Ett systematiskt arbete för ökad trafiksäkerhet kan bedrivas som ett eget arbete, men det kan också hanteras i det systematiska arbetsmiljöarbetet eller som en del i hållbarhetsarbetet. Många verksamheter arbetar i linje med olika certifieringsstandarder. En översiktlig presentation för dessa olika sammanhang för att arbeta med trafiksäkerhet i verksamheter ges nedan (mer information finns i exempelvis Wennberg & Hyllenius, 2024).

Systematiskt trafiksäkerhetsarbete

Många verksamheter bedriver ett systematiskt trafiksäkerhetsarbete i linje med ISO 39001 eller annan kvalitetsstandard, till exempel de branschgemensamma standarderna för trafiksäkerhetsarbete *Fair Transport* eller *Säker taxi / Säker grön taxi*. Arbetet utgår från en trafiksäkerhetspolicy (eller liknande) som omsätts i riktlinjer och rutiner. Detta är sammanhang av särskild relevans för transportutförande verksamheter. När trafiksäkerhet integreras i en verksamhets ledningssystem eller annat kvalitetsledningssystem kan det bidra till ökad drivkraft för förbättringar i trafiksäkerhet utifrån det systematiska arbetssättet (Wennberg med flera, 2022a).

Systematiskt arbetsmiljöarbete

Transportföretagen är verksamheter med stor trafiksäkerhetspåverkan, men det finns även andra verksamheter som också genererar mycket resor och transporter utan att vara specifika transportföretag. Det finns flera exempel på både verksamheter och myndigheter utanför transportbranschen som utför olika typer av resor och transporter i egen regi med egna fordon och förare. Sådana exempel finns inom bygg- och servicebranschen, bland säljare och i hemtjänsten, där medarbetarna gör en stor mängd resor i tjänsten mellan arbetsställen, brukare och kunder. För dessa resor och transporter finns ett arbetsgivaransvar. Arbetsgivare ansvarar för att tillhandahålla en säker arbetsmiljö för arbetstagarna enligt arbetsmiljölagen och många verksamheter bedriver detta arbete i linje med ISO 45001. Trafiksäkerhetsrisker ska, som andra risker i arbetsmiljön, hanteras i det systematiska arbetsmiljöarbetet.

Hållbarhetsarbete och hållbarhetsredovisning

Ett annat sammanhang för att arbeta systematiskt med trafiksäkerhet är att se det som en del av hållbarhetsarbetet och hållbarhetsredovisningen. Trafiksäkerhet är en väsentlig hållbarhetsfråga för verksamheter som genererar resor och transporter och därmed en fråga för hållbarhetsarbetet och hållbarhetsredovisningen. I detta sammanhang talar man om att verksamheten har ett *trafiksäkerhetsavtryck*, i likhet med att man har ett klimatavtryck (Wennberg & Hyllenius, 2024). Många verksamheter bedriver arbete i linje med ISO 14001 och det finns konkret stöd genom exempelvis FIA Road Safety Index. Detta sammanhang är särskilt relevant för företag som måste hållbarhetsredovisa enligt årsredovisningslagen, men också de verksamheter som bedriver hållbarhetsarbete och tar fram årlig redovisning utan att vara skyldiga att göra så enligt lag (Wennberg med flera, 2022a).

Att inkludera trafiksäkerhet i hållbarhetsarbete/redovisning eller i arbetet med till exempel resepolicy, kan underlätta för verksamheten genom att slippa ”dubbelarbete” eftersom trafiksäkerhet då hanteras inom en befintlig rutin och uppföljning. Samtidigt möjliggör verksamheten att de synergier som finns mellan trafiksäkerhet och andra hållbarhetsmål fångas. Att redovisa trafiksäkerhet i sitt hållbarhetsarbete/-redovisning är ett sätt att också lyfta trafiksäkerhetsfrågan på ledningsnivå.

2.4. Vad kännetecknar god säkerhetskultur?

Säkerhetskulturen är verksamhetens gemensamma sätt att tänka, tolka och agera. Reason (1997) är en erkänd forskare inom säkerhetskultur och har sammanställt fem centrala aspekter som kännetecknar en organisation med god säkerhetskultur, dessa är:

- ▷ **Informerad kultur.** Organisationen samlar in data om faktiska olyckor samt händelser eller så kallade nästan-olyckor. Organisationen är proaktiv när det gäller säkerhetsrevisioner och undersökningar kring sitt säkerhetsklimat.
- ▷ **Rapporterande kultur.** Samtliga anställda rapporterar både olyckor och händelser. Därtill tar samtliga anställda del av undersökningar kring organisationens säkerhetsklimat.
- ▷ **Rättvis kultur.** Incidentrapportering och inblandade personer behandlas på ett rättvist sätt vilket i sin tur uppmuntrar alla anställda att rapportera olyckor och händelser.
- ▷ **Flexibel kultur.** Organisationen har förmåga och vilja att ändra arbetssätt och praxis vid behov.
- ▷ **Lärande kultur.** Organisationen har förmågan och viljan att lära sig från inrapporterade olyckor och händelser samt säkerhetsrevisioner. Lärdomarna leder till förbättrad säkerhet.

Antonsen (2009) har precis som Reason försökt att beskriva vad som kännetecknar en god säkerhetskultur. Antonsen menar att en god säkerhetskultur inte kännetecknas av att det alltid råder konsensus och harmoni i en organisation. I stället kännetecknas en god säkerhetskultur av att olika uppfattningar uppmuntras och att det finns utrymme och verktyg i organisationen att hantera uppfattningar om säkerhet som står i konflikt mot varandra. Antonsen menar att ett sådant klimat skapar förutsättningar för variation vilket krävs för att organisationen ska kunna lära och utvecklas inom säkerhetsarbete.

Hale (2000) har också sammanställt en rad element som karaktäriserar god säkerhetskultur i en organisation. Hale menar att en god säkerhetskultur karaktäriseras av:

- ▷ Att säkerhet är en prioriterad fråga för såväl chefer som anställda, även i de fall säkerhet står i konflikt med andra mål
- ▷ Att samtliga i organisationen är involverade, engagerade och känner ett gemensamt ansvar för säkerheten
- ▷ Att medlemmarna i organisationen reflekterar kring, och omprövar synen på säkerhet och de riskkontrollsystem som finns, för att undvika en falsk tro om att säkerheten är så bra den kan bli.
- ▷ Att det finns en ömsesidig och gemensam tillit, omsorg samt ansvarstagande kring säkerhet

- ▷ Att kommunikationen är öppen och tillåtande så att det finns en villighet att rapportera misstag, händelser och olyckor. Organisationen söker inte efter syndabockar.
- ▷ Att man söker orsaker till händelser och olyckor på bred front i hela organisationen och inte bara hos individers beteende vid den specifika händelsen
- ▷ Att organisationen strävar efter att integrera säkerhetstänkande i samtliga delar av arbetet

Att ledning och medarbetares engagemang är en central del för att skapa en god säkerhetskultur är tydligt återkommande i litteraturen, se även Vecchio-Sadus och Griffiths (2004) och Nævestad med flera (2018a). Nævestads forskning om säkerhetskultur inom trafiksäkerhetsområdet beskrivs utförligare i avsnitt 2.6 nedan.

2.5. Hur skapas och förändras kultur i verksamheter?

Två användbara begrepp för att förstå hur kultur skapas är *integrationsperspektivet* och *differentieringsperspektivet*. Integrationsperspektivet och differentieringsperspektivet (som bland annat diskuteras av Richter & Koch 2004, Martin 1985) står i motsats till varandra på det sättet att de på olika sätt hanterar hur processer och händelser är med och skapar kultur. Trots sina motsatser så finns det ingen av dem som är mer korrekt än den andra, utan båda perspektiven kan förklara hur kultur skapas och hur viktiga de är i en verksamhet kan variera (Arbetsmiljöverket, 2012). De två begreppen kan användas för att förstå hur säkerhetskultur och trafiksäkerhetskultur skapas och förändras i verksamheter.

Integrationsperspektivet

Schein (2004) som forskat kring organisationer och kultur, beskriver 'six primary embedding mechanisms' som ledare i organisationer kan använda för att forma kultur. Scheins nedan beskrivna mekanismer visar på integrationsperspektivet i en organisationskultur där ledaren porträtteras som den viktigaste "skaparen" av kulturen:

- ▷ Vad ledare regelbundet tar hänsyn till, mäter och kontrollerar i organisationen
- ▷ Hur ledare reagerar på kritiska händelser och organisatoriska kriser
- ▷ Hur ledare fördelar resurser
- ▷ Medveten undervisning och handledning
- ▷ Hur ledare fördelar belöning och tillskriver status
- ▷ Hur ledare rekryterar, väljer, främjar och bannlyser

Differentieringsperspektivet

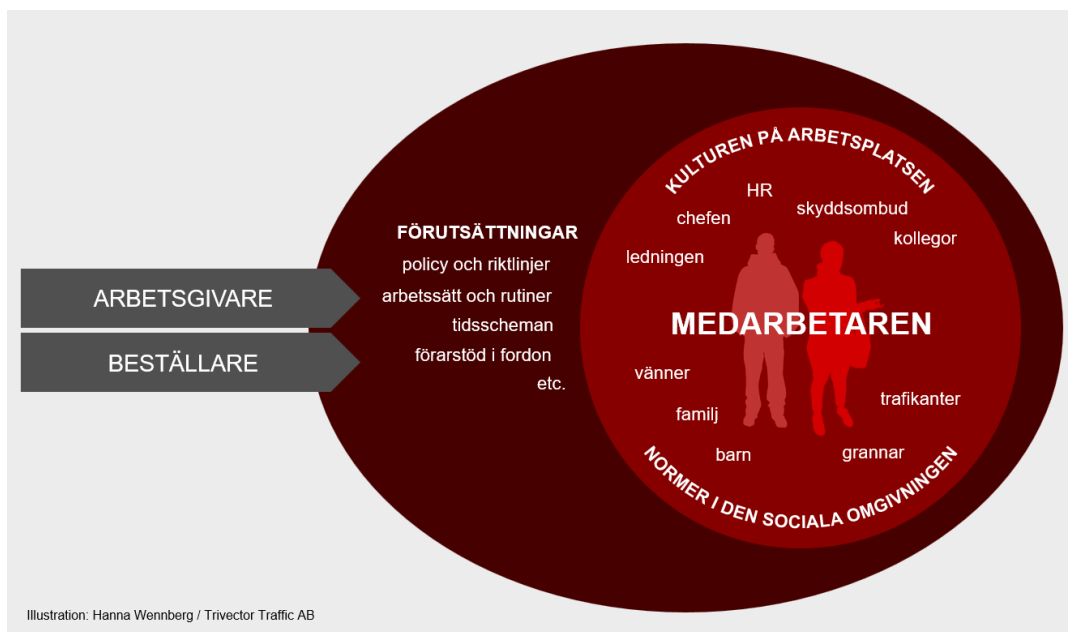
Martin (1985) är kritisk till integrationsperspektivet och menar att kulturen inte kan ledas i en riktning eftersom det är kulturens medlemmar som skapar kulturen. Ledaren i en

organisation behöver därmed inte vara mer än en av alla medlemmar i kulturen. Differentieringsperspektivet bygger på antagandet att kultur i en organisation skapas och förändras eller återskapas genom medlemmarnas interaktion och förhandling av mening mellan varandra (Richter och Koch 2004).

2.6. Studier om trafiksäkerhetskultur

Lyfta trafiksäkerheten från individ till ledningsnivå

Trafikverkets arbete med *Trafiksäkra verksamheten* har företagsledningarna som huvudsaklig målgrupp liksom motsvarande ledningar i offentlig sektor. Erfarenheter från arbetet med kvalitetssäkring av transporter inom Vägverkets sektorsarbete har varit att det är viktigt att lyfta in trafiksäkerhetsfrågan på ledningsnivå, inte minst för att det är på denna nivå som möjligheten finns att skapa förutsättningarna för att individen ska kunna agera trafiksäkert. Även *Nollvisionen* bygger på tanken om det delade ansvaret, det vill säga att ansvaret inte bara åligger den enskilda individen (trafikanten) utan att även systemutformarna har ansvar för att utforma säkra system. Betydelsen av de förutsättningar som arbetsgivare och beställare ger för trafiksäkra resor och transporter kan illustreras såsom i Figur 2.



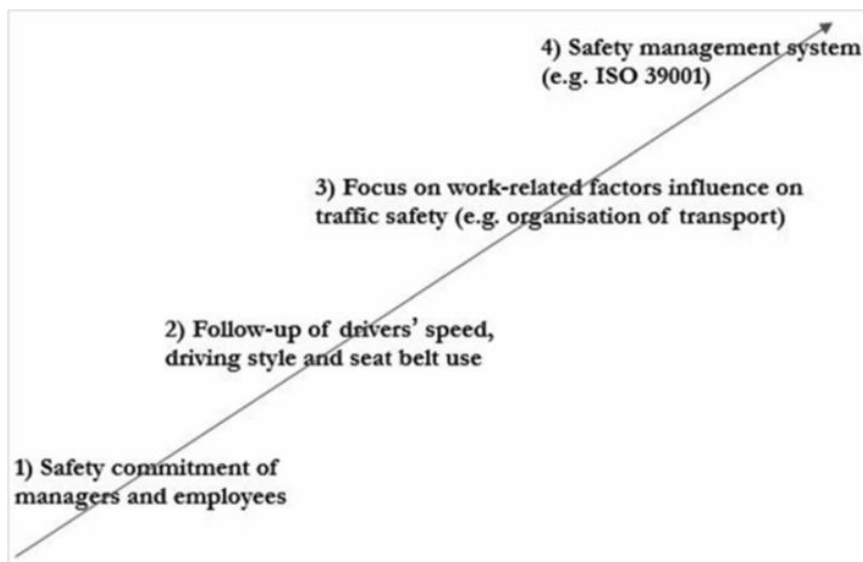
Figur 2. Arbetsgivare och beställare har stor inverkan på förutsättningarna för trafiksäkra beteende hos medarbetarna. Medarbetarnas beteende styrs till stor del av säkerhetskulturen på arbetsplatsen och av normerna i den sociala omgivningen. Illustration från Trafiksäkra verksamheten (Wennberg med flera, 2022b).

Samtidigt är det en utmaning att i verksamheter omsätta det som ledningen uttrycker i policy och riktlinjer till praktik. Flera av de verksamheter som intervjuats av Wennberg med flera (2022a; 2024) lyfter fram utmaningen att ”nä ut och förändra beteenden”. Det handlar då om att arbeta med *säkerhetskulturen* vilket är de gemensamma attityder, värderingar och uppfattningar som chefer och anställda har om förhållandet till säkerhet. Säkerhetskultur får alltmer fokus i trafiksäkerhetsarbetet i vägtrafiken och det finns en del forskning som undersökt säkerhetskultur i transportföretag med fokus på *trafiksäkerhetskultur*.

Säkerhetstrappan ger stöd för säkerhetskultur i transportföretag

I en litteratursammanställning som genomfördes av Nævestad med flera (2018b) om interventioner för säkerhetskulturer hos transportföretag identifierades några aktiviteter som var gemensamma för interventionerna där fokus var på att öka chefers och medarbetares riskmedvetenhet. Störst effekt menar författarna ges av att skapa rutiner för gemensamma diskussioner mellan ledning och medarbetare kring arbetsrelaterade risker. Detta skapar en ökad medvetenhet i företagets alla led.

Nævestad med flera (2018a) har tagit fram en trappliknande modell för hur transportföretag kan arbeta med att utveckla säkerhetskulturen i verksamheten, se Figur 3. Syftet med modellen är att underlätta för mindre företag då en stor del av transportföretagen i Europa är småföretag som har begränsade resurser i form av tid, ekonomi och kunskap om trafiksäkerhetsarbete. Säkerhetstrappan hanterar därför de åtgärder som påvisats ha störst effekt på trafiksäkerheten, är möjliga att genomföra med begränsade resurser och som inte är för komplicerade eller omfattande.



Figur 3. Säkerhetstrappan – en mognadstrappa för att utveckla säkerhetskulturen i transportföretag (Nævestad med flera, 2018a).

Det första steget i att utveckla säkerhetskulturen i ett företag är att förändringsarbetet förankras på högsta ledningsnivå och det är också en förutsättning för att säkerhetsarbetet ska kunna genomföras (Nævestad med flera, 2018a). För att utveckla de beteendeförändringar som önskas krävs att ledningen visar att trafiksäkerhet är en viktig fråga. Därmed ökar sannolikheten att även medarbetarna prioriterar denna fråga högt. Genom att exempelvis lägga resurser på trafiksäkerhøjande åtgärder, mäta och följa upp trafiksäkerhetsindikatorer, satsa på utbildning och berömma trafiksäkert beteende kan ledningen visa sitt engagemang för säkerhetsfrågan.

Nævestad med flera (2018a) lyfter även betydelsen av att mäta och följa upp förarbeteenden och menar att uppföljning av förarnas hastighetsefterlevnad, körstil och bältesanvändning resulterar i säkrare körsätt och färre olyckor (steg 2). Det tredje steget handlar om att utveckla en medvetenhet om hur arbetsrelaterade faktorer påverkar trafiksäkerheten. Denna åtgärd riktar sig till att hantera tidspress och hastighetsöverträdelser och innefattar åtgärder för att minimera negativ säkerhetspåverkan till följd av exempelvis tidspress och stress som kan resultera i att förare kör för fort. Implementering av ledningssystem för trafiksäkerhet lyfts som ett sista steg i säkerhetstrappan (steg 4). Då denna punkt är relativt generell berör den inte nödvändigtvis de viktigaste riskfaktorerna när det kommer till säkerhetskulturer. Den kräver att systemen utförs på rätt sätt.

Exempel på förändringsarbete i bussföretag

Ett konkret exempel på företag som har arbetat aktivt med sin säkerhetskultur presenteras av Stave med flera (2021) som studerat säkerhetskulturer i bussföretag tillsammans med Bivab AB (ett samverkansbolag som ägs av ett 30-tal bussbolag). Staves studie utgick från interventioner på lednings- och verksamhetsnivå för att skapa förändring i grunden och stabilitet över tid. Fokus låg bland annat på ledarnas åtagande och tydlig prioritering av säkerhet men även på delaktighet och engagemang hos förare med fokus på ökad kunskap och kommunikation. Det inledande arbetet visade att företagen redan hade relativt god säkerhetskultur men att det fanns brister vad gällande kommunikation om säkerhet samt insikt hos förare om deras möjlighet att påverka. Förarna engagerades i säkerhetsarbetet genom upprepade gruppdiskussioner med utgångspunkt i enkätmätningar av förarnas attityder och mätningar av förarbeteenden. Resultaten visade att ledarna lyckades kommunicera de uppsatta målen till förarna, att bältesanvändningen ökade samt att förarnas attityd till hastighetshållning förbättrades, även vid pressat tidsschema.

En del i Staves studie var även att utveckla ny teknik för att mäta och återkoppla förarnas säkerhetsbeteende och innefattade bland annat system för olycksrapportering och mätning av hastighetsefterlevnad och bältesanvändning. Tekniken utvecklades för att ge ledningen verktyg för uppföljning av säkerhetsutvecklingen men även för att ge förarna feedback och möjlighet att förbättra sitt eget beteende. Stave med flera (2021) framhåller att förares beteende kan påverkas av att mäta och fokusera på specifika frågor som exempelvis

hastighetsefterlevnad och bältesanvändning, vilket överensstämmer med det tredje steget i Nævestads säkerhetstrappa. Att installera ny teknik för att mäta dessa faktorer är dock både resurskrävande och kostsamt vilket behöver tas i åtanke. Genom att avsätta resurser till detta visar emellertid ledningen att detta är en viktig fråga.

Kommunikation i bussbranschen är en utmaning då föraryrket är ett ensamt yrke och verksamheten behöver hållas i gång kontinuerligt vilket innebär att det ofta är svårt att hitta tider för gemensamma möten. Detta gör att det blir svårare att sprida information så väl som att skapa engagemang och gemenskap och förankra säkerhetsarbetet i hela verksamheten. Därför behöver kommunikationen prioriteras.

Erfarenheter från taxibranschen – försök att stärka ledningens åtagande

Vadeby med flera (2019) genomförde en studie som hanterade hastighetsefterlevnaden hos den organiserade taxitrafiken. Syftet med projektet var att hitta effektiva metoder för att öka hastighetsefterlevnaden inom taxibranschen och att ledningen i bolagen skulle ta ansvar för hastighetsefterlevnaden och införa metoder som kraftigt ökade denna. I studien fördes dialog mellan taxibolag och representanter från Polisen, Trafikverket och Transportstyrelsen och för att kunna dra slutsatser om effekten av dialogarbetet genomfördes hastighetsmätningar före och efter dialogtillfällena.

De åtgärder som bedömdes ha störst potential för att öka hastighetsefterlevnaden var krav på uppföljning och egenkontroll vid upphandling, tekniska lösningar som stöttar föraren att hålla rätt hastighet samt geofencing som begränsar hastigheten i vissa områden. Resultaten från studien visar att taxiförare, så väl som övriga personbilsförare, är dåliga på att hålla hastighetsgränsen. Författarna framhåller att det inte går att utläsa några betydande förändringar mellan mättillfällena vilket antydde att det ännu inte hade införts några åtgärder som gett resultat på den faktiska hastighetsefterlevnaden.

Vadeby med flera (2019) kunde även konstatera att företagens anslutning till ledningssystemet Säker (Grön) Taxi, som följer ISO 14001, inte återspeglades i taxiförarnas körbeteende. En orsak till den dåliga hastighetsefterlevnaden hos taxiförare är den provisionsbaserade ersättningen som uppmuntrar förare att köra fortare än vad som tillåts då taxeringen vanligen sker på både avstånd och tid eller som fast pris för en viss given sträcka. Detta är ytterligare ett bevis för att problemet med hastighetsefterlevnaden behöver lösas på ledningsnivå.

3. Säkerhetstrappan som grund för idéskriften

Den säkerhetstrappa som tagits fram av Nævestad med flera (2018b) utgör grunden för fortsatt arbete med idéskriften. I detta avsnitt motiveras valet av säkerhetstrappan som grund. Avsnittet redovisar också hur säkerhetstrappan anpassats till Trafiksäkra verksamheten.

3.1. Valet av säkerhetstrappan som utgångspunkt

Med utgångspunkt i tidigare forskning och erfarenheter är Trivector och Trafikverkets bedömning att säkerhetstrappan, som tagits fram av Nævestad med flera (2018b), utgör en lämplig grund för det fortsatta arbetet med idéskriften. Säkerhetstrappan är relevant för att den är framtagen för *trafiksäkerhetsarbete i vägtrafiken*, det vill säga den specifika kontext som Trafikverkets arbete med Trafiksäkra verksamheten avser.

Det finns flera olika modeller för att mäta och utveckla säkerhetskultur. Ofta utgår de från så kallade mognadstrappor som visar organisationens mognad vad gäller säkerhetskultur. Dessa modeller har dock i regel fokus på säkerhet i vid bemärkelse, och inte trafiksäkerhet i vägtrafiken specifikt. En säkerhetstrappa såsom Nævestads som bygger på mångårig forskning om vilka faktorer som stärker säkerhetskultur när det gäller specifikt vägtrafiksäkerhet utgör lämplig struktur för idéskriften. Föreliggande studier av Nævestad med flera (2018a; 2018b) har haft fokus på förutsättningar i transportföretag, men senare studier har även använt säkerhetstrappan i andra verksamheter där medarbetarna kör i tjänsten (Nævestad med flera, 2024).

Det kan också noteras att norska Statens vegvesen använder säkerhetstrappan i *Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet på vei 2022–2025* för den del av trafiksäkerhetsarbetet som riktar sig till offentliga och privata verksamheter.⁶

3.2. Anpassning av säkerhetstrappan

Den ursprungliga säkerhetstrappan har översatts till svenska och i samband med detta i viss mån justerats till att passa ordval och förutsättningar i Sverige och som används redan av Trafikverket inom Trafiksäkra verksamheten.

⁶ Statens vegvesen. Nasjonal tiltaksplan for trafiksikkerhet 2022-2025.
<https://www.vegvesen.no/fag/fokusomrader/trafiksikkerhet/>

Säkerhetstrappan har därmed fått följande benämningar på de fyra olika delarna/nivåerna.

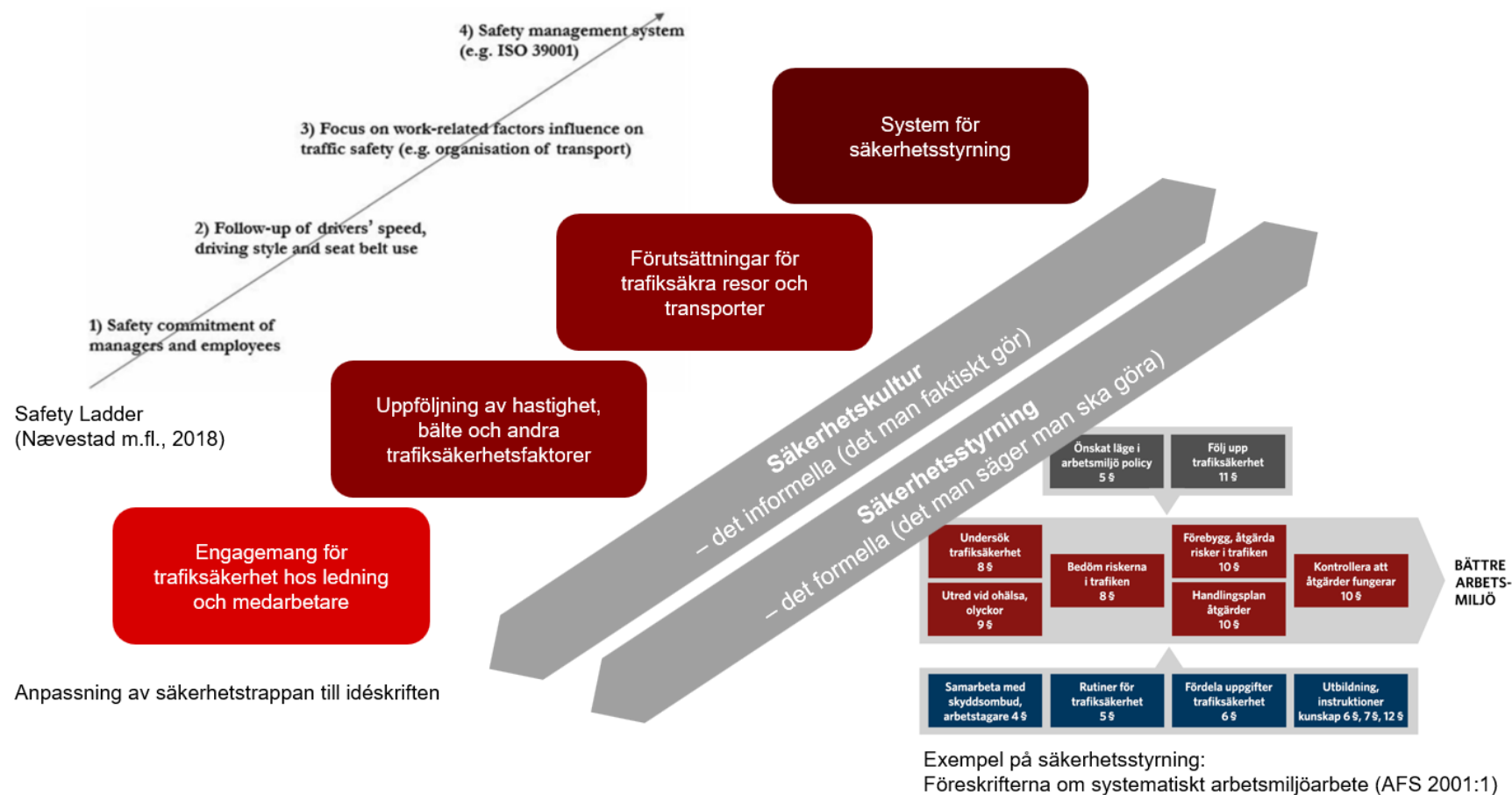
1. Engagemang för trafiksäkerhet hos ledning och medarbetare
2. Uppföljning av hastighet, bälte och andra trafiksäkerhetsfaktorer
3. Förutsättningar för trafiksäkra resor och transporter
4. System för säkerhetsstyrning

I det fortsatta arbetet knyter vi samman säkerhetstrappan avseende säkerhetskultur, det vill säga det *informella* (det man faktiskt gör), med säkerhetsstyrning, det vill säga det *formella* (det man säger att man ska göra).

Den formella säkerhetsstyrningen är inte särskilt stark inom vägtrafiksäkerhet jämfört med andra trafikslag såsom luftfart och järnväg, med undantag för vissa regelverk avseende yrkestrafiken. För arbetsmiljöområdet finns dock en arbetsmiljölagstiftning och föreskrifter om systematiskt arbetsmiljöarbete (AFS 2001:1)⁷ som innebär att alla risker (inklusive trafiksäkerhetsrisker) ska hanteras i arbetsmiljöarbetet som arbetsgivare ansvarar för. För många branscher, särskilt utanför transportbranschen, är arbetsmiljöarbetet det viktigaste sammanhanget för att arbeta för ökad trafiksäkerhet i verksamheten.

Anpassningen av säkerhetstrappan till Trafiksäkra verksamheten och kopplingen mellan säkerhetstrappan och föreskrifterna om systematiskt arbetsmiljöarbete illustreras i Figur 4.

⁷ Arbetsmiljöverket genomför en översyn av sina regelverk och att en ny regelstruktur för det systematiska arbetsmiljöarbetet kommer att börja gälla från och med den 1 januari 2025.



Figur 4. Anpassning av Nævestads säkerhetstrappa till idéskriften inom Trafiksäkra verksamheten – och kopplingen mellan säkerhetstrappan och föreskrifterna om systematiskt arbetsmiljöarbete (AFS 2001:1).

3.3. Konkretisering av säkerhetstrappan

De faktorer som enligt litteraturen karaktäriserar en god säkerhetskultur i en verksamhet har sammanställts och därefter kategoriserats i huvudgrupper som kopplats till de olika stegen i säkerhetstrappan enligt nedan.

1. Engagemang för trafiksäkerhet hos ledning och medarbetare	2. Uppföljning av hastighet, bälte och andra trafiksäkerhetsfaktorer
Det finns utpekad ansvar för trafiksäkerhet. Chefer på alla nivåer visar engagemang, tar mål och mätningar på allvar och kommunicerar med medarbetarna. Det finns en levande dialog om trafiksäkerhet i organisationen. Medarbetare får beröm och erkännande för trafiksäkert agerande. Trafiksäkerhet prioriteras högt av medarbetare och chefer även när det står i konflikt med andra mål. Kulturen i verksamheten tillåter att man gör fel och är inriktad på att hitta lösningar. Satsning görs på utbildning av medarbetare och chefer för att öka engagemanget, kunskapen och färdigheterna. Engagemanget för trafiksäkerhet kan exempelvis visas genom att ledningen köper in säkra fordon att använda i tjänsten.	Mätning av medarbetarnas beteende ute i trafiken, till exempel hastighetsefterlevnad, bältesanvändning, hjälmanvändning och förekomst av alkohol och droger. Regelbunden återkoppling till medarbetarna av det som mäts. Dialog om resultatet av mätningar och vad man kan göra för att förbättra läget. <i>Observera: I idéskriften bör hänvisning göras till vägledningarnas information om teknisktöd och dataskyddsförordningen (GDPR) vid hastighetsuppföljning.</i>
3. Förutsättningar för trafiksäkra resor och transporter	4. System för säkerhetsstyrning
Arbetet är upplagt och planerat så att det finns förutsättningar att utföra det på ett trafiksäkert och stressfritt sätt. Det sker en dialog med medarbetarna om förutsättningarna. Lönesystem och incitament är upplagda för att minimera stress och trötthet. Arbetsätt och utrustning är utformade så att de inte distraherar under färd. Förarna uppmuntras att sätta säkerhet före tidshållning. Det förs dialog med beställarna om förutsättningar för trafiksäkra resor och transporter.	Fungerande rapporteringssystem, och samlar in och analyserar data om risker, händelser, skador och olyckor Uppmuntrar medarbetare att rapportera in händelser och olyckor eller skador Åtgärder genomförs utifrån analyser av risker, händelser och olyckor Trafiksäkerhet hanteras i det systematiska arbetsmiljöarbetet Trafiksäkerhet hanteras i verksamhetens hållbarhetsarbete och som del i hållbarhetsredovisningen Arbetet bedrivs i linje med ISO 39001 eller andra certifieringar för trafiksäkerhet (till exempel Fair Transport eller Säker grön taxi).

4. Exempel från verksamheter

I detta avsnitt ges en översikt för de verksamheter som medverkar i idéskriften och de konkreta exempel på hur verksamheterna arbetar med trafiksäkerhet som hittats genom inventeringen. För utförligare beskrivningar av exemplen hänvisas till idéskriften.

4.1. Utgångspunkter för inventeringen

Utgångspunkten för idéskriften är att fördjupa kunskapen från de tidigare vägledningarna när det gäller säkerhetskultur och *hur* verksamheter kan arbeta för att stärka sin säkerhetskultur. Utgångspunkten för idéskriften är följande:

- ▷ Grunden utgörs av säkerhetstrappan med viss anpassning för att passa begrepp och förutsättningar i Sverige och för Trafiksäkra verksamheten.
- ▷ Varje del/nivå i säkerhetstrappan blir ett kapitel i idéskriften. Varje kapitel inleds med en text som beskriver faktorer som karaktäriserar god säkerhetskultur i en verksamhet för den aktuella nivån.
- ▷ Exempel på hur verksamheter arbetar lyfts fram både som beskrivande rubrik och texter samt med citat från intervjuade nyckelpersoner. Även foton från verksamheterna eftersöks.
- ▷ Exempel som inkluderas i idéskriften ska täcka verksamheter med medarbetare som reser (kör) i tjänsten (kommuner, byggföretag, serviceföretag etc.) och verksamheter som utför godstransporter (transport- och entreprenadföretag) och persontransporter (buss- och taxiföretag).

4.2. Tillvägagångssätt för att hitta exempel

De medverkande verksamheterna har rekryterats genom Trivectors kontaktnät, genom branschorganisationer, men också genom de företag som medverkar i Trafikverkets arbete med hållbara hastigheter som riktar sig till stora transportköpare. Det innebär att många av de verksamheter som deltagit i intervjustudien kan förväntas vara mer initierade i trafiksäkerhetsfrågor än en genomsnittlig verksamhet.

För att nå en bredd av verksamheter att lyfta fram som exempel i idéskriften har inventeringen utgått från olika branschområden. De branschområden som varit i fokus är de samma som går att hitta i de tidigare framtagna vägledningarna. Vidare har inom varje branschområde eftersökts verksamheter av olika karaktär, små och stora samt privata och offentliga verksamheter. Syftet har varit att hitta en spridning av olika typer av verksamheter, i varierande storlekar och med olika förutsättningar för att skapa bra möjlighet till

igenkänning hos den breda målgruppen. Eftersom målgruppen är arbetsgivare har inga beställarorganisationer intervjuats.

För att hitta exempel har utgångspunkten till stor del varit samtal med olika informanter, till exempel branschorganisationer som arbetar med branscher inom vilka transporter är en stor del av vardagen för att få input kring vilka branschorganisationerna anser är 'front-runners' när det gäller trafiksäkerhet och säkerhetskultur.

Föreslagna verksamheter har kontaktats via telefon och/eller e-post för att boka in en intervju för att få mer fördjupad information om deras arbete och för att avgöra relevansen som ett exempel till den kommande idéskriften.

Sammantaget har 40 verksamheter kontaktats och av dessa har 14 intervjuats varav 13 verksamheter ingår i idéskriften. Utvalda exempel i idéskriften är valda för att ge en bra helhet och för att ge inspiration inom olika områden, och alltså inte för att avspegla allt det som respektive verksamhet gör. Medverkande verksamheter kan således arbeta med flera områden utan att det framgår av idéskriften.

De verksamheter som valts ut för att utgöra exempel i idéskriften visas i Tabell 1 nedan. Medverkande verksamheter beskrivs mer ingående i bilaga 1. En översikt för de 31 konkreta exempel från verksamheterna som valts ut för presentation i idéskriften visas i Tabell 2.

Tabell 1. Översikt av de verksamheter som ingår i idéskriften, vilket branschområde de tillhör och hur många medarbetare de har (antal medarbetare inom parentes).

Resor i tjänsten	Godstransport	Persontransport
Coor (6500)	Frigoscandia (1100)	Bivab (35 bussbolag, 1800 medarbetare)
CD Säkerhetssystem (24)	Kaj Johansson Gruppen (240)	Reinolds buss (100)
Peab Anläggning Syd (440)	Ohlssons (800)	Vårgårdabuss (220)
Hemtjänsten i Mora kommun (200)	Wettern Logistik (25)	Taxi Göteborg (110 åkerier, 600 förare)
Uppsala kommun (14 000) ¹		

1) Antal medarbetare avser samtliga kommunala verksamheter. Exemplet som presenteras i idéskriften avser ett färdbevis som de kommunanställda som kör i tjänsten ska ha. Intervjun med Uppsala kommun har således inte handlat om en specifik kommunal verksamhet såsom för Mora kommun som avser hemtjänsten.

Tabell 2. Översikt för de exempel som valts ut för presentation i idéskriften.

Exempel	Verksamhet	Resor i tjänsten	Gods-transport	Person-transport
1. Engagemang för trafiksäkerhet hos ledning och medarbetare				
1 Minskad stress i hemtjänsten genom dialog	Hemtjänsten i Mora kommun	●		
2 Utbildning och kampanjer för att lyfta trafiksäkerheten i serviceföretaget	Coor	●		
3 I hemtjänsten får alla utbildning i "Bilen som säker arbetsplats"	Mora kommuns hemtjänst	●		
4 På kommunen får medarbetarna förarbevis genom digital utbildning	Uppsala kommun	●		
5 Praktisk erfarenhet ökade bältesanvändningen på transportföretaget	Wettern Logistik		●	
6 Stressen minskar genom information från bussföretagets ledning	Reinholds buss			●
7 Kommunikation om trafiksäkerhet via intranätet	Taxi Göteborg			●
8 Ledningens engagemang ger tyngd åt trafiksäkerhetsarbetet på logistikföretaget	Frigoscandia		●	
9 Handledare vägleder i trafikvett hos renhållningsentreprenören	Ohlssons		●	
10 Dialogmöten ger möjlighet för nya förare att lära sig av erfarna kollegor	Kaj Johansson Gruppen		●	
11 På anläggningsföretaget är trafiksäkerhet en del av introduktionen	Peab Anläggning Syd	●		
2. Uppföljning av hastighet, bälte och andra trafiksäkerhetsfaktorer				
12 Uppföljning och dialog om hastigheter hos anläggningsföretaget	Peab Anläggning Syd	●		
13 Enkel mätning av bältesanvändningen hos bussbolaget	Bivab			●
14 Medvetandet om trafiksäkerhet ökade genom mätning hos bussföretaget	Vårgårdabuss			●
15 Instruktör vägleder i lugnare körsätt hos renhållningsföretaget	Ohlssons		●	
16 Taxiföretaget följer upp arbetstider systematiskt	Taxi Göteborg			●
3. Förutsättningar för trafiksäkra resor och transporter				
17 Realistiska körtider och mer dokumentationstid i hemtjänsten	Hemtjänsten i Mora kommun	●		
18 Transportföretaget ökar trafiksäkerheten genom dialog med kunder	Wettern Logistik		●	

19	Inget betingsarbete och planering för oförutsedda händelser hos renhållningsentreprenör	Ohlssons		●
20	Planering och dialog för att undvika snäva tidsramar hos installatörsföretaget	CD Säkerhetsteknik	●	
21	Bussbolaget samarbetar med kunden om trafiksäkerhet	Värgårdabuss		●
22	Anbud lämnas utifrån att trafiksäkerhet går före tidshållning	Kaj Johansson Gruppen		●
4. System för säkerhetsstyrning				
23	17 år efter certifieringen är hälften av dokumenten borttagna hos transportföretaget	Wettern Logistik		●
24	Ökad förståelse för varför incidenter uppkommer och vilka åtgärder som är rätt	Frigoscandia		●
25	Certifiering där nyckeln är eget ansvar och samarbete hos bussbolag	Bivab		●
26	Certifiering gav struktur till trafiksäkerhetsarbetet hos leverantör av säkerhetssystem	CD Säkerhetsteknik	●	
27	Rapportering av alla "aj" och "oj" uppmuntras inom hemtjänsten	Hemtjänsten i Mora kommun	●	
28	Gruppdiallog med alla inblandade för att minska skadorna hos transport- och entreprenadföretaget	Kaj Johansson Gruppen		●
29	Certifiering inom arbetsmiljö används för att systematisera trafiksäkerhetsarbetet hos serviceföretag	Coor	●	
30	Renhållningsentreprenören följer upp och utvärderar olyckor för att lära	Ohlssons		●
31	Rapportering och återkoppling för bättre delaktighet och eftertanke hos bussbolaget	Värgårdabuss		●

Intervjuer med verksamheterna

För att fånga in hur verksamheter arbetar med sin säkerhetskultur, och för att hitta verksamheter att inkludera i idéskriften, har kvalitativa intervjuer genomförts. I de flesta fall har intervjun gjorts enskilt, men det har även förekommit intervjuer där två personer från verksamheten deltagit. Intervjuerna har genomförts på distans via digitalt mötesverktyg med kameran på. Intervjuerna har spelats in i de allra flesta fall (efter intervjupersonens samtycke) och transkriberats och har därefter analyserats med kvalitativ innehållsanalys.

I nästan samtliga fall har intervjupersonerna tillhört ledningsgruppen, varit chef eller på annat sätt arbetat med verksamhetens strategiska frågor. Med ett undantag har inga förare eller transportutövare intervjuats. Därmed har nödvändigtvis inte hela kulturen i verksamheterna fångats av intervjuerna. Hemtjänsten i Mora kommun är ett undantag inom

detta, där har både en person i ledande befattning och en medarbetare som arbetar i hemtjänsten intervjuats. Bilden de gav var dock samstämmig.

Frågorna i intervjuerna har belyst hur verksamheterna arbetar med trafiksäkerhet och säkerhetskultur. Intervjufrågorna har anpassats utifrån erhållna svar, men utgår från en intervjuguide som visas i bilaga 2.

Reflektioner från kontakter och intervjuer

Det är tydligt att många arbetar redan med olika delar i sin säkerhetskultur vad gäller trafiksäkerhet, även om det inte alltid kallas för just trafiksäkerhet eller säkerhetskultur. De verksamheter som kontaktades gör troligtvis redan i dag mer än vad de tror som främjar trafiksäkerheten för medarbetare och alla andra i trafiken.

Detta yttrades sig i att det vara ganska svårt att boka tid för intervju med verksamheterna. Merparten av de verksamheter som kontaktades hade erhållits via rekommendationer om att de arbetar med trafiksäkerhet. Trots detta var det många som inte alls svarade på kontaktförsöken, vidarebefordrade frågan till annan person i ett antal steg, eller vid den första kontakten var lite tveksamma att delta då de inte riktigt tyckte att de arbetade med frågan.

Flera av intervjupersonerna hade även betydligt lättare att lyfta fram exempel på mer tydliga insatser som till exempel hur de arbetar med säkra fordon, utbildningsinsatser etc., än att berätta om det som vi lägger i begreppet säkerhetskultur (utan att använda just det begreppet) det vill säga hur man pratar om, har dialog med medarbetarna, och agerar kopplat till trafiksäkerhet. Det krävdes inte så sällan relativt många följdfrågor, som i slutändan landade i att de faktiskt arbetar mer med frågan än de faktiskt trodde vid början av intervjun.

Ett antal av verksamheterna arbetade inom alla fyra delarna i säkerhetstrappan, men de allra flesta hade fokus på något eller några av delarna. Detta visar att många faktiskt har en grund som är väl värd att utgå från och bygga vidare på, samtidigt som det finns en utvecklingspotential för många av dem.

Drivkrafterna för att arbeta med trafiksäkerhet kan skilja sig åt mellan olika verksamheter. Det kan handla om omsorgen om medarbetare, om att förbättra arbetsmiljön eller om att vara klimatsmart och energieffektiv. Ett trafiksäkerhetsarbete går många gånger även hand i hand med ekonomiska nyttor. Många av de verksamheter som intervjuats lyfter fram att insatser för ökad trafiksäkerhet också är positiva för verksamhetens image, och att det stärker konkurrenskraften och bidrar till en attraktiv arbetsplats.

Avslutningsvis kan det noteras att ansträngningar gjordes för att hitta exempel på verksamheterna som arbetar med säker cykling i tjänsten, men detta lyckades inte. Det bör vara en fråga för fortsatt arbete inom Trafiksäkra verksamheten att hantera mer specifikt.

5. Förslag på upplägg av idéskrift

Utifrån utgångspunkterna i rådande kunskapsläge och erfarenheterna från intervjuerna med verksamheterna föreslås ett upplägg på idéskriften enligt följande:

Hej arbetsgivare! eller liknande tilltal – förord om vem skriften vänder sig till och om sammanhanget och avsändare.

Alla verksamheter påverkar trafiksäkerheten – liknande inflygning som i vägledningarna, det vill säga:

- ▷ Många yrkesgrupper rör sig i trafiken
- ▷ Yrkestrafiken kan göra skillnad
- ▷ Trafiksäkerhet är en arbetsmiljöfråga
- ▷ Hållbart på alla sätt

Så kan din verksamhet arbeta med trafiksäkerhet

- ▷ Säkerhetskultur är det som faktiskt görs
- ▷ Systematiskt arbetssätt – sätt trafiksäkerheten i system
- ▷ Ta avstamp i säkerhetstrappan

Säkerhetstrappan – exempel från verksamheter för de fyra nivåerna i säkerhetstrappan:

1. Engagemang hos ledning och medarbetare
2. Uppföljning av hastighet, bälte och andra trafiksäkerhetsfaktorer
3. Förutsättningar för trafiksäkra resor och transporter
4. System för säkerhetsstyrning

Råd på vägen – sammanfattande råd och rekommendationer

Källhänvisningar

Medverkande verksamheter

Referenser

Antonsen, S. (2009). Safety culture and the issue of power. *Safety Science* 47(2): 183–191.
<https://doi.org/10.1016/j.ssci.2008.02.004>

Arbetsmiljöverket (2001). Föreskrifterna om systematiskt arbetsmiljöarbete, AFS 2001:1.
<https://www.av.se/arbetsmiljoarbete-och-inspektioner/publikationer/foreskrifter/>

Arbetsmiljöverket (2010). Kunskapsöversikt - Bra samspel och samverkan skapar säkerhet – om klimat och kultur på arbetsplatsen. Rapport 2010:1.
<https://www.av.se/arbetsmiljoarbete-och-inspektioner/arbeta-med-arbetsmiljon/sakerhetskultur---ett-samspel-mellan-manniskor-och-riskstyrning/>

Arbetsmiljöverket (2012). Syna säkerheten på din arbetsplats – ett stöd för företag och organisationer i arbetet med säkerhetskultur. Rapport: 2012:12.
<https://www.av.se/arbetsmiljoarbete-och-inspektioner/arbeta-med-arbetsmiljon/sakerhetskultur---ett-samspel-mellan-manniskor-och-riskstyrning/>

Ellison, M., Stave, C., Vadeby, A., Henrikson, P. (2021). Utveckla verktyg för att säkerhetskultur i bussföretag. Bivab AB.
<https://fudinfo.trafikverket.se/fudinfoexternwebb/pages/PublikationVisa.aspx?PublikationId=6023>

Hale, A. R. (2000). Culture's confusions. *Safety Science* 34 (1-3): 1-14.
[https://doi.org/10.1016/S0925-7535\(00\)00003-5](https://doi.org/10.1016/S0925-7535(00)00003-5)

Martin, J. (1985). Can organizational culture be managed? Sid 94-99 i Frost, P.J. et al. (red.) *Organizational Cultures*. Beverly Hills, CA: Sage Publications, Inc.

Nævestad, T.-O, Phillips, R.O., Storesund Hesjevoll, I. (2018a). How can we improve safety culture in transport organizations? A review of interventions, effects and influencing factors. *Transportation Research Part F: Psychology and Behaviour* 54, 28–46.
<https://doi.org/10.1016/j.trf.2018.01.002>

Nævestad, T. O., Elvebakk, B., Phillips, R. O. (2018b). The safety ladder: developing an evidence-based safety management strategy for small road transport companies. *Transport reviews* 38(3): 372–393. <https://doi.org/10.1080/01441647.2017.134920>

Nævestad, T.-O, Blom, J., Storesund Hesjevoll, I. (2024). Trafikksikkerhet for ansatte som kjører i arbeidet: Hva kan de ikke-profesjonelle lære av de profesjonelle? TØI-rapport 2049/2024. Oslo, Norge: Transportøkonomisk institutt (TØI).
<https://www.toi.no/publikasjoner/trafikksikkerhet-for-ansatte-som-kjorer-i-arbeidet-hva-kan-de-ikke-profesjonelle-laere-av-de-profesjonelle>

Reason, J. (1997). *Managing the Risk of Organizational accidents*. Aldershot: Ashgate

Richter, A., Koch, C. (2004). Integration, differentiation, and ambiguity in safety cultures. *Safety Science* 42 (8): 703-722. <https://doi.org/10.1016/j.ssci.2003.12.003>

Schein, E.H. (2004). *Organizational Culture and Leadership*. San Francisco: Jossey Bass

Stave, C., Vadeby, A., Henriksson, P. (2021). *Säkerhetskultur i bussbolag*. VTI PM 2021:1. Linköping, Sverige: VTI, Statens väg- och transportforskningsinstitut. <https://vti.diva-portal.org/smash/record.jsf?pid=diva2:1539368>

Vadeby., A., Silvano, A.P., Forsman, Å. (2019). Ökad hastighetsefterlevnad hos den organiserade trafiken. En pilotstudie avseende taxi. VTI-rapport 1024. Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI). <http://trafikverket.diva-portal.org/smash/record.jsf?pid=diva2:1734172>

Vecchio-Sadus, A. M., Griffiths, S. (2004). Marketing strategies for enhancing safety culture. *Safety Science* 42 (7): 601-619. <https://doi.org/10.1016/j.ssci.2003.11.001>

Wennberg, H., Odbacke, F., Hyllenius Mattisson, P., Lundgren, M. (2022a). Verksamhetens trafiksäkerhetspåverkan som en del i hållbarhetsarbetet. Trivector Rapport 2022:137. Lund, Sverige: Trivector Traffic AB. <http://trafikverket.diva-portal.org/smash/record.jsf?pid=diva2:1902258>

Wennberg, H., Englesson, H., Hyllenius Mattisson, P. (2022b). Kunskapsstöd till arbetsgivare, transportutförare och transportköpare: Underlagsrapport. Trivector Rapport 2022:136. Lund, Sverige: Trivector Traffic AB.

Wennberg, H., Hyllenius Mattisson, P. (2024). Traffic Safety Footprint in Sustainability Practices and Reporting—Exploring the Views of Companies. *Sustainability* 2024, 16(24). <https://doi.org/10.3390/su162410975>

Stockholm Declaration. Third Global Ministerial Conference on Road Safety: Achieving Global Goals 2030 Stockholm, 19–20 February 2020. <https://www.roadsafetysweden.com/about-the-conference/stockholm-declaration/>

Trafikverket Publikation 2019:209. Saving lives beyond 2020: The next steps. Recommendations of the Academic Expert Group for the 3rd Global Ministerial Conference on Road Safety. <http://trafikverket.diva-portal.org/smash/record.jsf?pid=diva2:1413366>

Bilaga 1: Medverkande verksamheter

Bivab är ett samverkansbolag som ägs av 35 bussbolag som tillsammans har 800 bussar och 1 800 medarbetare. Bolaget bedriver linjetrafik och skolskjutstrafik. Västtrafik är den största samarbetspartnern, men man bedriver även trafik åt andra regioner och kommuner i hela södra Sverige. Representeras i skriften av Mia Ellison, ansvarig för kvalitet, arbetsmiljö, miljö och säkerhet.

CD Säkerhetsteknik är leverantör av lösningar för data, telefoni, övervaknings- och säkerhetssystem i Mälardalen och med Stockholm som huvudsakligt uppdragsområde. Verksamheten har 24 medarbetare varav hälften dagligen är ute i trafiken med bil på olika installationsuppdrag. Representeras i skriften av Christer Ferm, vd och Jenny Ferm, vice vd och ekonomiansvarig.

Coor är en av Nordens största facility managementleverantörer och erbjuder servicetjänster för företag inom till exempel inom lokalvård, fastighetsservice, posthantering, restauranger och kontorsservice. Bolaget är verksamt i hela Sverige. Coor har 6 500 medarbetare i Sverige och ungefär 1 000 fordon som används i arbetet. Representeras i skriften av Kristina Olsson, hållbarhetschef.

Frigoscandia är ett logistikföretag som arbetar med tempererade transporter med infrysning, frystransporter och fryslagring. Bolaget har sitt huvudkontor i Helsingborg. Frigoscandia distribuerar färska, kyllda och frysta livsmedel i Sverige och internationellt. De har egna kyl- och fryslager och ägs numer av Dascher. Frigoscandia har ungefär 1100 medarbetare och cirka 500 lastbilar och anlitar även underentreprenörer för transportverksamheten. Representeras i skriften av Rodolfo del Pino, security manager.

Kaj Johansson Gruppen består av två bolag som utför uppdrag med transporter, Kaj Johanssons Åkeri AB och Allmiljö AB. Kaj Johanssons Åkeri AB arbetar inom transport och logistik, mark och anläggning samt täkt och maskin och verkar i huvudsak inom en trettio milsradie med Umeå som bas. Allmiljö AB arbetar med slam och renhållning i ett 25-tal kommuner från Katrineholm i söder till Skellefteå i norr. Inom koncernen finns cirka 240 medarbetare och drygt 100 lastbilar och sopbilar, 35 anläggningsmaskiner och samt 50 mindre transportbilar. Representeras i skriften av Veronica Lövgren, hållbarhetsansvarig och Maria Forssell, HR-chef.

Mora kommuns hemtjänst har ungefär 200 medarbetare som erbjuder hemtjänst till invånare i Mora kommun. De flesta av medarbetarna använder bil i sin dagliga tjänst och kör ibland långa sträckor eftersom avstånden till och mellan brukarna är långa. Representeras i skriften av Anna Ståhlkloo, socialchef.

Ohlssons bedriver verksamhet inom återvinning och renhållning, transport och entreprenad samt spol- och rörteknik, och utför bland annat insamling av hushållsavfall i ungefär 35

kommuner. Bolaget har sitt säte i Landskrona men har verksamhet på ett 30-tal platser i Sverige, från Västerås i norr till Vellinge i söder. Koncernen har ungefär 800 medarbetare och cirka 350 fordon. Representeras i skriften av Thomas Svanberg, HR-chef och Anders Dyson, ansvarig för kvalitet, miljö och arbetsmiljö.

Peab Anläggning Syd utför anläggningsarbeten i södra Sverige och är en del av Peabkoncernen som har 14 000 medarbetare i Sverige, Norge, Danmark och Finland. Anläggning Syd har ungefär 440 medarbetare, varav cirka 200 personer är tjänstemän och 240 yrkesarbetare. Utöver den egna personalen upphandlar Peab ett flertal underleverantörer inom anläggning. Representeras i skriften av Linus Andersson, arbetschef.

Reinholds buss bedriver linjetrafik för Jönköpings lokaltrafik, skolbusstrafik i två kommuner och beställnings- och semesterresor med busstrafik. Företaget har 40 bussar och närmare 100 medarbetare. Reinholds buss är medlemmar i Bivab. Representeras i skriften av Stefan Erledal, vd.

Taxi Göteborg är Västsveriges största taxibolag som tillsammans med dotterbolagen Taxi Kungsbacka och VIP Taxi har cirka 350 taxifordon i tjänst. Taxi Göteborg är en ekonomisk förening med 110 åkerier som medlemsföretag, och de erbjuder taxi, sjukresor och specialfordon för färdtjänst. Verksamheten utför bland annat sjukresor i hela Västra Götaland men upptagningsområdet stäcker sig över hela södra Sverige. Den ekonomiska föreningen har 40 medarbetare, men det totala antalet förare i de anslutna åkerierna uppgår till cirka 600. Representeras i skriften av Jeanette Lundin, ansvarig åkeriservice.

Uppsala kommun medverkar i idéskriften med ett exempel som avser ett färdbevis som kommunanställda som kör i tjänsten ska inneha. Intervjun med Uppsala kommun har således inte handlat om en specifik kommunal verksamhet. Intervjuperson har varit Ingrid Lembke von Schéele, enhetschef på Trafikplanering och mobilitet.

Vårgårdabuss bedriver linjetrafik och skoltrafik i framförallt Vårgårda, Alingsås och Gislaved, men även beställningsturer. Inom bolaget finns cirka 220 medarbetare, 120 bussar i linjetrafik och 10 bussar för turisttrafik. Representeras i skriften av Ann Perholm, ansvarig för certifieringar och Östen Hallenbert, vd.

Wettern Logistik är ett åkeri och transportförmedlingsföretag som bland annat utför grus- och schakttransporter, vägunderhåll, asfalt- och beläggningstransporter, renhållning och vinterväghållning. Företaget har 17 egna bilar, cirka 25 medarbetare och ungefär lika många externa transportörer och verkar över hela södra Sverige, med tyngdpunkt i norra Småland och västra Östergötland. Representeras i skriften av Marica Härold från företagsledningen

Bilaga 2: Intervjuguide

Utifrån erhållna svar på frågorna ställdes när det bedömdes vara relevant följdfrågor som:
Hur gör ni detta? Hur märker medarbetarna detta? Skulle du vilja ge något exempel?

Inledning

- ▷ Vilken typ av verksamhet bedrivs inom er verksamhet
- ▷ Hur stort är företaget?
- ▷ Hur stor del av verksamheten berör transporter?
- ▷ Hur började ni arbeta med trafiksäkerhet?
- ▷ Inom vilka delar av er verksamhet är trafiksäkerhet en viktig fråga?
- ▷ Kan du berätta lite kort om hur ni jobbar med trafiksäkerhet?

Nivå 1: Engagemang för trafiksäkerhet hos ledning och medarbetare

- ▷ Vem eller vilka är ansvariga för trafiksäkerhet inom ledningen? Hur märks det att den/de har detta ansvar?
- ▷ Kommunikerar ledningen (som grupp eller individer) att trafiksäkerhet är en viktig fråga? Hur märks detta?
- ▷ Vilken feedback får medarbetare från ledningen när det gäller trafiksäkerhetsfrågor?
- ▷ Hur prioriteras trafiksäkerhet jämfört med andra frågor som är viktiga för företaget?
- ▷ Hur upplever du engagemanget för trafiksäker hos era medarbetare?
- ▷ Har chefer och medarbetare utbildats inom trafiksäkerhet?

Nivå 2: Uppföljning av hastighet, bälte och andra trafiksäkerhetsfaktorer

- ▷ Vad mäts och följs upp inom trafiksäkerhetsområdet på ditt företag? Inom beteende, till exempel hastighet och bälte? Inom något annat område?
- ▷ Får medarbetare återkoppling på de mätningar som utförs? Hur?
- ▷ Hur är efterlevnaden på det som mäts?
- ▷ Förs dialog om mätningarna/uppföljningen? Hur går den till?

Nivå 3: Förutsättningar för trafiksäkra resor och transporter

- ▷ Arbetar företaget för att se till att arbetet är upplagt så att det kan genomföras på ett trafiksäkert sätt? Hur då?
- ▷ Är lönesystem och andra incitament utformade för att inte påverka trafiksäkerheten negativt?
- ▷ Har företaget dialog med medarbetarna om förutsättningarna för trafiksäkerhet i arbetet, om till exempel tidshållning och annat som kan ha en påverkan?
- ▷ Har företaget dialog med beställare om förutsättningarna för trafiksäkerhet inom uppdragen?

Nivå 4: System för säkerhetsstyrning

- ▷ Finns det rapporteringssystem för trafiksäkerhet inom företaget? Hur används det?
- ▷ Bedriver företaget ett systematiskt arbetsmiljöarbete? Inkluderas trafiksäkerhetsfrågor i detta arbete?
- ▷ Bedriver företaget ett hållbarhetsarbete? Inkluderas trafiksäkerhetsfrågor i detta arbete?
- ▷ Genomförs åtgärder baserat på händelse- och olycksanalyser? Hur går detta till?
- ▷ Har företaget en certifiering enligt till exempel ISO 39001, Fair Transport? Enligt vilket system? Hur märks detta i det dagliga arbetet?
- ▷ Genomför företaget riskanalyser för sina uppdrag, som inkluderar trafiksäkerhet?
- ▷ Uppmuntras medarbetare att anmäla risker och händelser som rör trafiksäkerhet?

Avslutning

- ▷ Är det något vi missat att fråga om? Något ni gjort inom trafiksäkerhetsområdet som ni skulle vilja lyfta utöver det som sagts redan?

